

Des aéroportés [fin]

Autor(en): **Nicolas, D.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **94 (1949)**

Heft 3

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-342415>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Des aéroportés

(Fin.)

Aussi le 24 avril 1944 pour la première fois, une division aéroportée entière — il s'agit de la 6^e Airborne — peut être enlevée en bloc, en une seule fois dans les airs. Spectacle impressionnant, s'il en est, quoique ce ne soit encore qu'un exercice, — l'ultime répétition générale avant le grand lâchez-tout, — pour vérifier le fonctionnement de la géante machinerie guerrière, la roder et figoler ses détails; on veut ne rien abandonner au hasard et être certain que l'on a pris toutes les garanties pour qu'aucun imprévu ne vienne plus la gripper. Il est vrai que la « Royal Air Force » n'a pas été, seule, en mesure de le faire et qu'il a fallu, comme devant, demander le concours de l'aviation américaine.

Cette situation ne peut plus se modifier de façon appréciable. Le temps manque. Déjà les dés de fer roulent; et s'arrêtent: le fatidique jour D est là. Le 6 juin 1944, les aéroportés s'envolent à nouveau en tête de l'armée d'invasion. La 6^e Airborne est chargée de couvrir, entre la Dives et l'Orne, le flanc gauche du débarquement. C'est là qu'elle reçoit à son tour le baptême du feu. Je reviendrai dans un prochain article en détail sur cette opération de Normandie, pour compléter et illustrer l'étude que je fis paraître à ce sujet dans cette revue en novembre et décembre 1947 et pour que nous profitions de ses leçons. Je me bornerai pour l'instant à ne citer presque textuellement que l'aveu tant soit peu désabusé de l'historien officiel de l'Aéronautique britannique, lorsqu'il reconnaît sans fard « *que les avions et les planeurs n'étaient point aussi nombreux qu'on aurait pu l'espérer et qu'on était*

en droit de l'attendre après plus de quatre ans de guerre, et que de ce fait on ne pouvait pas transporter toute la division en une fois. »

En effet la 6^e Airborne ne dispose plus de l'ensemble du convoi qui avait été mis à sa disposition pour l'exercice du mois d'avril ; une bonne partie des pilotes américains travaillent cette fois au profit de leurs deux propres divisions aéroportées (la 82^e et la 101^e).

Ce déficit chronique du matériel volant, qui va imprimer une fois de plus sa profonde marque dans l'emploi des aéroportés, ne manque pas de nous étonner, même rétrospectivement. N'étions-nous pas convaincus à l'époque que les Alliés jouissaient de ressources presque illimitées ? Le résultat qu'ils ont obtenu dans le domaine des troupes de l'air est certainement remarquable ; nous les aurions crus cependant infiniment plus riches.

Les Anglais possèdent bien deux divisions aéroportées. Ils se révèlent incapables d'en transporter une seule entièrement ! Vraiment, nous éprouvons de la peine à nous remettre de ce choc.

Cette impuissance d'un Etat, qui est un des plus cossus du monde, dont tous les efforts sont tendus vers la guerre et qui s'est déjà acquis la suprématie presque absolue de l'air, donne sérieusement à réfléchir pour l'avenir. Ne le pensez-vous pas, vous, les prophètes aux airs inspirés et vous tous, ô les optimistes impénitents ou les pessimistes de carrière, qui voyez des armées aéroportées entières naître en moins de rien et qui faites tomber leurs parachutistes ou leurs planeurs partout, pour toute cause et par dizaines ou centaines de milliers, au gré de vos désirs ou de vos craintes ? Ou qui présumez qu'une armada semblable pourrait surgir en pleine paix, dans un ciel sereinement bleu, sans l'apparition du plus petit signe prémonitoire, pour aller submerger des pays entiers avant même que les peuples aient compris ce qui leur advenait ? Ne croyez-vous pas que vous chevauchez des nuées ? La technique a ses limites... et les budgets aussi ! Nulle armée, hormis la

marine peut-être, ne nécessite des préparatifs aussi longs, aussi vastes et aussi visibles que les aéroportés. Comment pourraient-ils échapper aux yeux des moins avertis ? Comment ne dévoileraient-ils pas les intentions du futur agresseur ? Il est vrai qu'ils justifient encore plus les méthodes de la guerre à échéance, mais ils augmentent singulièrement les délais d'exécution.

Si paradoxal que cela puisse paraître, la constitution des troupes aéroportées recule encore, pour ceux qui resteront vigilants, la probabilité de se voir aggrédés totalement par surprise au début d'une guerre. Avertis de l'approche du danger, ils prendront les contre-mesures qui s'imposent. C'est une autre question évidemment de savoir s'ils réussiront à rattraper à temps l'avance que leur futur adversaire aura déjà conquise dans sa mobilisation industrielle, économique, morale et militaire.

Toutes les considérations ci-dessus n'entendent nullement minimiser le danger, — pour le défenseur, — ou le profit, — pour l'assaillant, — des troupes aéroportées ; elles ne prétendent nullement nier la possibilité qu'elles ont de s'accroître et de se perfectionner. L'évolution ne plafonne pas encore. Nous le verrons du reste ci-après.

Mais là, comme en toute chose, il s'agit de « raison garder » et d'éviter la démesure. Les pieds bien plantés sur le sol des réalités, sachons fixer le danger résolument et le jauger à sa juste valeur.

La bataille de Normandie ne met à l'épreuve, du côté anglais, que la seule 6^e Airborne.

La 1^{er} Airborne, la chevronnée du bassin méditerranéen, reste pendant tout ce temps l'arme au pied sur ses aérodromes de la Grande-Bretagne.

Lorsque le combat s'éternise autour de Caen, le haut-commandement envisage un moment de la jeter dans cette région pour redonner de l'impulsion à ses attaques en rompant le dispositif adverse. Il y renonce parce qu'il estime que *ce*

secteur est trop fortement défendu ! La 1^{re} Airborne s'y décernerait sans profit.

Cette appréciation est d'autant plus intéressante pour nous qu'elle nous démontre sur le vif la prudence qui fait règle pour l'engagement d'une arme aussi coûteuse.

Maints autres projets d'emploi, seize en tout, sont mis successivement à l'étude. En vain. La 1^{re} Airborne continue à attendre l'heure de son destin, pendant que la 6^e Airborne, dont l'action initialement ne devait pas excéder quelques jours, poursuit sa lutte jusqu'à fin août, soit durant trois mois pleins, à travers les vergers de la Normandie.

Septembre est venu. Le front de France s'est écroulé. Les motorisés alliés chassent devant eux les débris des armées allemandes. La Belgique est libérée. On atteint la frontière hollandaise. Si l'on réussit à franchir les grandes voies d'eau, — elles sont trois, — on tournera la ligne Siegfried ; les vastes plaines de l'Allemagne du Nord s'ouvriront toutes grandes à la vitesse à pleins gaz des engins à moteur, que plus rien n'arrêtera. Il ne faut plus laisser le loisir à l'ennemi de se raccrocher quelque part. Il faut profiter à fond de sa désorganisation.

Le temps des audaces, de toutes les audaces, est arrivé. Du moins, le paraît-il.

C'est alors que se monte la grande action aéroportée de Hollande qui, menée par trois divisions décollant d'Angleterre, — deux américaines et une anglaise, — devient surtout célèbre par le tragique échec d'Arnhem, où s'illustre et se saigne la 1^{re} Airborne. Cette malchanceuse division aura été de tous les gros coups durs.

Je ne résumerai pas les épisodes du drame hollandais. Ils sont suffisamment connus, tout au moins dans leurs grandes lignes. Je me contenterai plutôt d'en extraire quelques enseignements à notre usage parmi les plus saillants.

Il nous intéresse de relever tout d'abord l'organisation nouvelle de la division aéroportée. Elle illustre au mieux

l'évolution qui s'est produite. On est fort loin de la jeune et maigre unité d'armée qui se lançait à l'assaut de la Sicile avec les cinq bataillons de ses deux seuls régiments !

En vieillissant, elle a pris de l'embonpoint et elle s'est enrichie d'un nombre impressionnant de « services ». Elle est devenue une « vraie » division. Qu'on en juge !

Le Rgt. initial de parachutistes a été doublé d'un second Rgt. du même type.

Le Rgt. aéroporté a passé de deux à trois bataillons.

La Div. est donc organisée maintenant sur le mode ternaire ; elle compte trois régiments, formés de trois bataillons et d'une Cp. sanitaire.

Elle comprend en plus une Cp. de reconnaissance de places d'atterrissage et une Cp. motorisée d'exploration.

Tous ces éléments combattants sont soutenus par quatre Cp. de sapeurs (deux parachutées et les deux autres en planeurs), par un groupe d'artillerie légère et par trois Cp. de canons antichars.

Ses « services » sont assurés par des détachements de troupes de subsistance et de colonnes auto, par des détachements de trp. de transmission, par des détachements du service de santé et par des détachements de sapeurs spécialisés dans les installations électriques.

Cette imposante énumération ne doit cependant pas nous leurrer. Les effectifs réels en hommes ne dépassent guère le 50 % de la force d'une de nos divisions : 8969 hommes auxquels il faut ajouter les 1126 pilotes de planeurs, soit au total 10 095 hommes ; il faut souligner la faiblesse aussi de l'artillerie.

Comme toujours, le haut-commandement se *trouve dans l'impossibilité de transporter cette division en un seul voyage*. Il faut faire au minimum deux fois et en partie même trois fois le trajet. Cette hypothèque va être décisive à Arnhem, puisqu'en définitive elle accorde aux Allemands le répit de se ressaisir et de battre séparément chacun des morceaux.

L'opération se déroule ce cas-ci, *de jour* pour la première fois, car il n'y a plus d'aviation allemande ; mais l'argument prouve que l'on reviendra au débarquement de nuit dès que la condition d'une suprématie totale dans l'air ne sera plus remplie a priori. Ce sera notamment le cas d'une façon certaine au début d'une nouvelle guerre.

La durée maximum de l'action indépendante d'une semblable division aéroportée est estimée à deux jours et deux nuits. Il faut que les Airborne soient rejoints par les troupes terrestres dans ce délai, sinon la division meurt par asphyxie et sous-nutrition. *On ne parvient pas à ravitailler cette troupe suffisamment par la voie des airs*, en partie à cause de la confusion et des situations mouvantes qui règnent au sol, en partie aussi à cause des réactions adverses. Elle souffre congénitalement de l'épuisement rapide de ses munitions. De plus, elle manque de canons. L'échec d'Arnhem est imputable dans une majeure mesure au fait que les blindés et les motorisés n'ont pas réussi à établir la liaison dans les temps voulus avec la 1^{re} division Airborne.

Cet enseignement, payé là-bas au prix du sang, n'est-il pas riche d'espairs pour nous ? Songeons aux difficultés de notre terrain. Elles retiendront souvent seules notre adversaire en tout cas deux jours et même bien au-delà, si nous savons procéder aux destructions nécessaires. Ajoutons à l'effet de ces destructions, la résistance farouche de quelque détachement qui se chargera d'empêcher l'adversaire de réparer le passage dans un très bref délai. Et nous devons *reconnaître qu'en organisant à fond et en améliorant notre défense au sol contre les troupes terrestres, nous diminuerons d'autant la menace de la manœuvre par l'air* ; nous réussirons peut-être même, ce qui vaudra mieux, à tuer toutes les tentatives dans l'œuf, lorsqu'elles sont encore à l'état de projet, sur les tables des officiers d'E.M.G., comme cela s'est du reste déjà produit à l'E.M. anglais lors des combats dans la région de Caen.

A Arnhem, la mission des aéroportés consiste, une fois

de plus, à s'emparer de deux ponts voisins. Soulignons de nouveau les délais d'exécution. La Cp. de reconnaissance de places d'atterrissages touche terre à 10 h. 15 ; les premières vagues de trp. combattantes ne surviennent qu'une demi-heure plus tard, soit à 10 h. 45. Les trois bataillons de parachutistes d'un Rgt. sautent à terre quasi en même temps. Cette opération, contrairement aux précédentes, se déroule dans un ordre parfait, n'ayant pas été perturbée. Malgré ces circonstances extrêmement favorables, les bataillons ne se mettent en mouvement qu'à 15 h. Il leur aura fallu par conséquent *quatre heures pour se regrouper !*

Et comme toutes ces troupes ont atterri à plus de 10 km. de leurs objectifs, le premier bataillon n'arrivera qu'aux environs de 20 h. aux ponts d'Arnhem, sans qu'il ait été retardé sérieusement en cours de route par des résistances. N'oublions pas que l'on dispose pourtant d'un certain nombre de jeeps. Quatre heures pour se regrouper et plus d'une demi-journée pour atteindre un pont ! Dans nos supputations les plus optimistes, jamais nous n'aurions osé prescrire des délais semblables dans un de nos thèmes d'exercice, à une manœuvre d'aéroportés ; jamais aussi nous n'aurions pu émettre l'hypothèse de faire descendre l'ennemi à plus de 10 km. de son objectif. Si l'un de nous eût osé avancer l'une de ces suppositions, il eût soulevé un beau tollé de protestations et d'objections ; que d'arguments-massue ne lui eût-on pas assenés.

Mais ici il n'y a rien à discuter. Telle a été, telle est, telle se répétera peut-être la réalité de guerre.

Nous commençons à nous habituer aux délais d'exécution ; ils nous étonnent moins. Par contre, la distance des lieux d'atterrissage nous intrigue au plus haut point. Pourquoi si loin, dites, pourquoi ? L'historien officiel anglais s'est plu à répondre par avance à notre curiosité. Dans l'exposé des motifs de la décision du haut-commandement, il indique que ce choix fut bien délibéré et que l'éloignement n'a nullement

résulté d'un de ces fâcheux concours de circonstances, comme il en survient à la guerre. La solution aurait été dictée par le souci de soustraire les zones d'atterrissage aux feux des canons de la D.C.A. allemande qui protégeait Arnhem et notamment de celle qui défendait l'aérodrome de Deelen à plus de 10 km. au nord d'Arnhem.

Que voilà un renseignement passionnant ! Comment, l'aviation alliée est maîtresse absolue du ciel et elle ne parviendrait point à annihiler les quelques canons qui pourraient gêner la manœuvre des aéroportés ? C'est à n'y plus rien comprendre. S'il est un genre de pièces qui ne peuvent pas se camoufler et que l'avion doit facilement observer, ce sont bien les canons de la D.C.A. Certains beaux esprits pourtant voudraient nous faire gober que toutes les pièces repérées seront, sans rémission, aussitôt détruites par l'aviation. Cet exemple prouve une fois de plus combien les théories du polygone sont différentes des conditions du combat.

Il nous eût intéressé de connaître le nombre des canons. Cette précision nous manque. Nous doutons cependant qu'il ait été très grand. On ne fait plus aucune mention de ces armes dans la suite du récit à l'exception d'une seule qui se trouvait en position à proximité du pont. D'autre part, l'argument de la D.C.A. ennemie de l'aérodrome de Deelen nous laisse assez rêveur, même sans connaître la région, dès que l'on jette un coup d'œil sur une carte et que l'on compare les positions respectives des ponts et de la ville d'Arnhem, du dit aérodrome et des aires de débarquement.

Il eût été certainement possible de trouver des terrains plus rapprochés des objectifs et en même temps encore plus éloignés de Deelen. Par conséquent, cette raison reste plus que douteuse. Mais peut-être commettons-nous une erreur d'interprétation. Faut-il comprendre que le Haut-Commandant ait refusé d'utiliser l'aérodrome de Deelen ? L'argument de la D.C.A. deviendrait pertinent. Mais la distance jusqu'aux ponts ne s'en trouverait nullement raccourcie. Quoi qu'il en

soit, rendons-nous compte de la *crainte salutaire qu'inspire la plus faible D.C.A. aux aéroportés* et quel soin ils prennent pour se placer hors de portée des bouches à feu. Cet argument vaut aussi sans contredit à l'égard de l'artillerie.

Nous en pouvons tirer des indications fort utiles pour notre défense.

Une dernière opération aéroportée s'effectuera le 24 mars 1945, pour faciliter à la 2^e armée alliée le passage du Rhin. Deux « Airborne » y prendront part, une anglaise et l'autre américaine.

La division anglaise est la 6^e Airborne, celle qui fit la campagne de Normandie.

On a tiré le profit maximum de toutes les leçons des opérations précédentes.

Plus d'engagement à 100 km. à la « Arnhem », mais à 7, à 10 km. au maximum ! On veut être certain que les troupes terrestres rejoindront très vite les aéroportés.

Plus d'objectifs lointains et de longs délais d'exécution à la Arnhem encore : les troupes devront descendre quasi sur leurs objectifs.

Plus de mission d'avant-garde où l'aéroporté est livré sans défense aux réactions des réserves intactes : les troupes de l'air ne surgiront qu'au moment où la bataille fait rage et où les fantassins auront déjà attiré à eux les réserves ennemies.

Plus de ravitaillement tardif ; le ravitaillement par la voie des airs doit se faire, non vingt-quatre heures après l'atterrissage comme naguère, mais dans les six heures qui le suivent.

Enfin, plus d'entrée au combat par morceaux : toute la division sera transportée en une fois. *Il aura fallu atteindre la fin de la guerre pour réaliser cette condition primordiale ! C'est vraiment l'apothéose.*

Toute l'opération se rétrécit — et combien ! — dans l'espace et dans le temps. On a laissé tomber les grands espoirs : on ne veut plus entendre parler des objectifs à grande distance, immenses et de longue durée. En somme, on abandonne ces chimères que l'on a si longtemps poursuivies et qui ont tant coûté.

On avait rêvé, lors de la création des « Airborne », à des manœuvres stratégiques dans des vastes espaces. L'expérience *a ramené les aéroportés tout simplement dans le domaine étroit de la tactique.*

Telle est la conclusion inattendue de l'épopée de ces troupes durant la dernière guerre. Je ne m'en doutais guère moi-même au moment où j'entreprenais cette étude. Quel dur rappel aux réalités et quelle leçon de modestie ! Quelle leçon de modestie encore pour nos chasseurs d'utopies qui auront pu se rendre compte qu'il a fallu six ans de guerre à l'Angleterre pour équiper complètement une seule division et que ce grand pays n'a jamais pu engager simultanément les deux seules divisions de ce type qu'il ait pu former !

Quel sujet de méditation aussi pour les gouvernements et le haut-commandement lorsque, à propos de l'organisation de leur armée, ils devront déterminer l'importance et la proportion des troupes de l'air, en fonction de leur rentabilité, par rapport à d'autres troupes.

L'exemple des divisions anglaises ne va-t-il pas peser d'un grand poids dans la balance ?

Nul ne pourra nier que la 1^{re} Div. Airborne, à partir du moment où elle a été retirée du front d'Italie en novembre 1943 et jusqu'à la fin de la guerre en mai 1945 n'a participé à la bataille d'Europe que durant les dix seuls jours où elle s'est fait anéantir à Arnhem sans profit. Et si la 6^e Airborne se bat durant trois mois en Normandie jusqu'en août 1944, on ne peut pas manquer de relever que cette division reste aussi absente sur les champs de combat pendant plus de six mois, jusqu'au moment du franchissement du Rhin, le 24 mars 1945.

Pendant ce temps d'autres divisions se battent sans trêve, notamment l'infanterie. Les services des aéroportés par conséquent, si spectaculaires qu'ils aient été, ne se laissent aucunement comparer aux leurs.

Les responsables devront se poser la question en toute bonne foi, si d'aussi minces et d'aussi brefs résultats peuvent justifier l'énormité de la facture qu'il s'agit de payer pour former et entretenir des aéroportés.

On peut tenir pour certain que cette disproportion flagrante entre la dépense et la rentabilité va limiter singulièrement le développement des armées aéroportées pour longtemps encore et que l'on réduira leurs effectifs à un strict minimum.

Les troupes de l'air certes subsisteront. Elles ont prouvé leur nécessité. Mais elles ne s'accroîtront probablement pas au point que certains se l'imaginent.

Troupes chères, troupes pour missions exceptionnelles. Telles elles restent et telles elles trouveront une place à la mesure de leurs caractéristiques dans le cadre de la grande armée.

Elles ne peuvent donc aucunement remplacer les troupes terrestres. Celles-ci restent comme devant l'instrument premier de la guerre, même dans les nations les plus riches et les plus puissantes. C'est le grand enseignement qui ressort du tout.

N'avions-nous pas raison de mettre en garde contre les exagérations ?

Si cette étude sommaire a pu contribuer à dissiper quelque fantôme, alors elle aura été utile. Chacun pourra apprécier le danger réel avec plus de sang-froid ; il reconnaîtra que nous n'avons nullement lieu de nous désespérer et que le complexe d'infériorité, qui pouvait naître de la présence de ces nouvelles troupes à l'étranger, n'était nullement justifié.

Encore une fois : « savoir raison garder » !

Colonel D. NICOLAS.
